रजिस्ट्री सं० डी० 221 REGISTERED No. D. 221

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 98] नई दिल्ली, मंगलवार, मई 2, 1972/वैशाख 12, 1894

No. 98] NEW DELHI, TUESDAY, MAY 2, 1972/VAISAKHA 12, 1894

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation

MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT

(Department of Industrial)

RESOLUTION

New Delhi, the 2nd May 1972

No. 1(53)/68-A.E.Ind.(I).—The Tariff Commission submitted its Report in July, 1968, on the Fair Selling Prices of Automobile Ancillaries on the basis of an inquiry undertaken by the Commission under Section 12(d) of the Tariff Commission Act, 1951 (50 of 1951). Its recommendations are stated below:—

(i) The study of costs of various units manufacturing automobile ancillaries has shown that in most of the units the prices calculated based on optimum capacity level are comparable to those ruling at present and only in a few cases there occurs a slightly higher margin.

(ii) The D.G.T.D. should collect data on the automobile ancillary industry as comprehensively as possible so that the real progress achieved by the industry could be measured. It is equally important that the All India Automobile and Ancillary Industries Association and ancillary manufacturers should cooperate with the D.G.T.D. by furnishing requisite information. It is necessary that uptodate statistical information for such organised industry should be available for future planning as well as for monitoring the progress of the industry.

(iii) The All India Automobile & Ancillary Industries Association has done good work in bringing out a yearly brochure of statistics of production of ancillary items in money value for the year 1961 to 1966. It is desirable that quantitative statistics should also be collected and published as this would give a more accurate picture of the progress of the industry in as much as the figures in terms of value alone are likely to give a disorted picture.

(iv) Now that the ancillary industry has developed, it is advisable that the automobile manufacturers should confine themselves, to the production of essential items only. The ancillary industry should also try to attract the vehicle manufacturers by offering components at lower prices, with assured delivery schedules.

(v) It is desirable that the vehicle manufacturers and ancillary manufacturers should work in close cooperation and that there should be close liaison between them. Automobile manufacturers should give ancillary producers all the technical assistance when needed. In the interest of both the industries, the relationship between them should be harmonious.

(vi) Considering the export potential of the automobile ancillary industry, the Tariff Commission is of the opinion that as and when collaboration agreements come up for renewal there should be some compulsion to remove restrictive clauses which hinder exports from India.

(vii) Full data of the small scale units particularly regarding capacity should be maintained by the State Governments.

(viii) The raw material requirements of the small scale sector should be properly assessed and arrangements made for their steady supply to this sector.

(ix) Action should be initiated to assess the range and size of production of different ancillary items existing in the small scale sector.

(x) No further expansion of the existing capacity to manufacture ancillary items by the vehicle manufacturers should be permitted and no licences for any replacement of the machinery for the same should be issued wherever the ancillary industry can supply these items to them.

(xi) It is desirable that the producers of such of those automobile ancillaries for which raw materials are to be imported should go in for bulk purchases for their own benefit as well as that of the country.

(xii) There should be active cooperation between automobile ancillary industry and the machine tool industry so that most of the requirements of machine tools can be made available indigenously.

(xiii) Although it is the responsibility of the automobile manufacturers to ensure that the parts used meet their specifications, it does not absolve the ancillary manufacturers of their responsibility in ensuring a uniform and acceptable standard of quality.

(xiv) As every small unit cannot afford to have all the necessary costly equipment to test quality the All India Automobile and Ancillary Industries Association should take necessary measures to help such units.

(xv) It is desirable that all the automobile ancillary units should introduce quality control.

(xvi) The Sectional Committee of the Indian Standards Institution dealing with automobile vehicles may look into the question of standardising some non-functional parts of automobiles also.

(xvii) As research cannot be undertaken by the small scale units, the All India Automobile Ancillary Industries Association should take the initiative in this respect

(xviii) For a fuller utilisation of facilities at the Central Engineering Research Institute, Durgapur, the National Test House, Alipore etc., greater coordination should be established between them and the automobile ancillary manufacturers

(xlx) Product design and engineering which is most essential for the growth of the ancillary industry has been largely neglected in the past. This requires to be developed adequately as early as possible.

(xx) The ancillary manufacturers should explore the possibility of making the network of distribution and service facilities more efficient and ensure regular flow of parts to the replacement market.

(xxi) It would be desirable if the ancillary manufacturers print warranty on every package as such action would create confidence in the consumer regarding the genuineness of the product.

(xxii) In a few cases the difference between the prices charged by automobile manufacturers and/or their dealers and those charged by the ancillary manufacturers for the same items is quite high.

(xxiii) Automobile manufacturers should reduce the price for the spare parts sold by them to the same level as those charged by the ancillary manufacturers.

(xxiv) The Government should ensure that restricted imports are confined to older models now operating on the Indian roads as far as possible, since the ancillary industry is now well established.

(xxv) The measures suggested by the All India Automobile and Ancillary Industries' Association for achieving an export target of Rs. 10 crores by 1970-71 may be considered sympathetically, as exports apart from earning valuable foreign exchange would also result in larger scale of production yielding economies of scale and thereby reducing prices of ancillaries.

(xxvi) On the question of export promotion it is hoped that there will be frequent discussion between the representatives of automobile ancillary industry and Government so that the difficulties in the way of export could be sorted out quickly in the interest of the country and the industry.

2. In May, 1966, the Tariff Commission had been requested to undertake an enquiry into the production cost of automobiles and to furnish its recommendations. Report about the fair selling prices of the different types of automobiles at present under production in the country. The Commission had also been requested that simultaneously with an enquiry into the selling prices of the main automobile manufacturers, it should also undertake an enquiry into the cost structure of some of the major ancillary industries. The Commission submitted two reports, one on the fixation of Fair Selling Prices of Automobiles and the other on the Fair Selling Prices of Automobile Ancillaries. Government's Resolution on the Report of the Tariff Commission on the fixation of Fair Selling Prices of Automobiles was issued on the 4th October, 1969. Based on the recommendations of the Commission the selling prices of the three makes of passenger cars manufactured in the country were notified on the 21st September, 1969 under Section 18(G) of the Industries (Development and Regulation) Act, 1951. The prices so fixed by Government were, however, challenged by the car manufacturers in Writ Petitions in the Supreme Court, who after hearing the concerned parties recommended the setting up of an independent Commission namely, the Car Prices Inquiry Commission for recommending the fair selling prices of the three makes of cars manufactured in the country, and submit their report for the consideration of the Court. The report of the Car Prices Inquiry Commission which was submitted in March, 1971, was considered by the Supreme Court and the Court, after hearing the concerned parties, delivered its judgment on the 24th November 1971 laying down the principles on which the future selling price of the three makes of passenger cars should be worked out and notified by Government. Accordingly, the selling prices of the three makes of cars were re-worked on the basis of the principles laid down by the Commission and the revised selling prices have been notified on the 24th January, 1972.

3. The intention of Government in requesting the Tariff Commission to investigate into the cost of production of some of the ancillary industries was mainly to ascertain whether there was any substance in the complaints made by the automobile manufacturers that the prices charged by the ancillary manufacturers for original Equipment manufacturers were exorbitant. On this basic point, the Commission's conclusion is that, with a few exceptions the O.E. prices charged by the automobile ancillary manufacturers cannot be considered unreasonable. In

view of this and the fact that the various recommendations made by the Commission in the present Report had been taken into account by Government in examining the Commission's Report on the Fixation of Fair Selling Prices of Automobiles, and in the light of the subsequent developments leading to the refixation of the selling prices of passenger cars in accordance with the principles laid down in the judgment of the Supreme Court, Government have decided not to take any further action on the various recommendations made by the Tariff Commission in its Report on the Fair Selling Prices of Automobile Ancillaries at this stage.

ORDER

Ordered that a copy of the Resolution be published in the Gazette of India and a copy thereof communicated to all concerned.

S. M. GHOSH, Jt. Secy.

औद्योगिक विकास मंत्रालय

(औद्योगिक विकास विभाग)

संकल्प

नई दिल्ली, 2 मई, 1972

सं० 1(53) /68-ए० ई० एण्ड० (1).—प्रशुल्क आयोग ने प्रशुल्क आयोग अधिनियम, 1951 (1951 का 50) की धारा 12 घ के अधीन की गई जांच के आधार पर आटोमोबाइल सहायक सामान (एन्सिलरी) के उचित विक्रय मूल्य के संबंध में अपनी रिपोर्ट जुलाई 1968 में प्रस्तुत कर दी है इसकी सिफारिशें निम्नलिखित हैं :—

1. आटोमोबाइल एन्सिलरी का उत्पादन करने वाले विभिन्न एककों की उत्पादन लागत का अध्ययन करने से पता चलता है कि अधिकांश एककों में इष्टतम क्षमता के आधार पर आंकी गई कीमतें इस समय चल रही कीमतों की तुलना में हैं केवल कुछ ही मामलों में थोड़ी सी अधिक हैं।

2. तकनीकी विकास के महानिदेशालय को आटोमोबाइल एन्सिलरी उद्योगों के सम्बन्ध में यथा सम्भव व्यापक रूप से आकड़े इकट्ठे करने चाहिएं ताकि उद्योग में आई यथार्थ प्रगति का पता लगाया जा सके। आल इण्डिया आटोमोबाइल एण्ड एन्सिलरी एण्ड इण्डस्ट्रीज एशोशियेसन और सहायक पुर्जे बनाने वालों का तकनीकी विकास के महानिदेशालय को वांच्छित जानकारी देने में पूरा पूरा सहयोग करना भी इतना ही महत्वपूर्ण है। ऐसे व्यवस्थित उद्यमों के लिए भावी योजनाएं तैयार करने तथा उनकी प्रगति में गति लाने के लिए उनके द्वारा अद्यतन आंकड़े सम्बन्धी जानकारी देनी अपेक्षित है।

3. आल इण्डिया आटोमोबाइल एण्ड एन्सिलरी इण्डस्ट्रीज एसोसियेशन ने 1961 से 1966 के एन्सिलरी वस्तुओं के उत्पादन के मूल्य आंकड़ों को सम्बन्धी वार्षिक ब्योरे प्रकाशित करके अच्छा कार्य किया है। यह भी आवश्यक प्रतीत होता है कि मात्रा परक आंकड़ों को भी एकत्रित करके प्रकाशित किया जाये क्योंकि इससे उद्योग में हुई यथार्थ प्रगति का सुनिश्चय किया जा सकेगा केवल कीमतों सम्बन्धी आंकड़ों से वास्तविक स्थिति का पता न चल सकेगा।

4. अब चूंकि एन्सिलरी उद्योग का विकास हो गया है आटोमोबाइल उत्पादकों को चाहिए कि वे अपने आप को आवश्यक वस्तुओं के उत्पादन तक ही सीमित रखें एन्सिलरी उद्योगों से यह भी अपेक्षित है वे गाडियां बनाने वालों को कम मूल्य पर उपकरणों के निश्चयात्मक संभरण का विश्वास दिलाकर अपनी ओर आकृष्ट करें।

5. गाडियां बनाने वालों और एन्सिलरी उत्पादकों को निकट पारस्परिक सहयोग से कार्य करना चाहिए और उनमें निकट सम्बन्ध बना रहना चाहिए। आटोमोबाइल उत्पादकों को एन्सिलरी उत्पादकों को आवश्यक होने पर सभी प्रकार की तकनीकि सहायता देनी चाहिए। इन दोनों ही उद्योगों के हित में यही है कि दोनों के पारस्परिक सम्बन्धों में तालमेल रहें।

6. आटोमोबाइल एन्सिलरी उद्योग की निर्यात क्षमता को ध्यान में रखते हुये प्रशुल्क आयोग का मत है कि सहयोग समझौते का नवीनीकरण करते समय भारतीय निर्यात पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाली प्रतिबन्धात्मक धाराओं को अनिवार्यतः हटा दिया जाये।

7. राज्य सरकार को लघु उद्योग एककों का पूरा विवरण विशेष कर उनकी क्षमता सम्बन्धी, विवरण, रखना चाहिए।

8. लघु उद्योग क्षेत्र की कच्चे माल की मांग का सही सही अनुमान लगाया जाना चाहिये तथा इस क्षेत्र को सम्भरण की स्थायी तौर पर व्यवस्था की जानी चाहिये।

9. लघु क्षेत्र में विभिन्न आकार प्रकार की विविध एन्सिलरी वस्तुओं के उत्पादन का अनुमान लगान के लिये कार्यवाही की जानी चाहिये।

10. गाड़ियां बनाने वालों को एन्सिलरी वस्तुओं के उत्पादन के लिये अपनी वर्तमान क्षमता में अग्रेतर विस्तार करन की अनुमति नहीं दी जायेगी। और जहां भी सहायक उद्योग में इन वस्तुओं का उन्हें सम्भरण करने की स्थिति में है उन्हें इस हेतु मशीनों के प्रतिस्थापन की भी अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

11. यह भी आवश्यक है आटोमोबाइल के ऐसे सहायक पुर्जों जिनके उत्पादनों के लिये कच्चे माल का आयात करना पड़ता है के निर्माताओं को चाहिये कि वे अपने और देश दोनों के हित में ऐसी वस्तुओं की थोक में खरीद करें।

12. आटोमोबाइल एन्सिलरी और मशीन टूल उद्योगों के बीच सक्रिय सहयोग होना चाहिये ताकि मशीन टूल्स की अधिकांश आवश्यकता की पूर्ति देश में उपलब्ध माल से की जा सके।

13. प्रयोग में आने वाले पुर्जे उनके विशिष्ट नमूने के अनुरूप है या नहीं इस बात का सुनिश्चय करना यद्यपि आटोमोबाइल उत्पादकों की जिम्मेदारी है किन्तु यह किसी भी प्रकार एन्सिलरी उत्पादकों की एक से स्वीकार्य गुण प्रकार की वस्तु के उत्पादन की दायित्व से विमुक्त नहीं करता।

14. चूंकि प्रत्येक लघु एकक के लिये गुण प्रकार की जांच करने के लिये आवश्यक सभी कीमती उपकरणों का रखना सम्भव नहीं है अतः आल इण्डिया आटोमोबाइल एण्ड एन्सिलरी इण्डस्ट्रीज एसोसिएशन को इस प्रकार के एककों की सहायता करने के लिये आवश्यक अभ्युपाय करने चाहिये।

15. सभी आटोमोबाइल एन्सिलरी एककों पर किस्म नियन्त्रण लागू होना वांछनीय है ।

16. भारतीय मानक संस्था की आटोमोबाइल वेहिकिल (गाड़ियों) से सम्बद्ध विभागीय समिति को आटोमोबाइल के कुछ क्रियाविहीन पुर्जों के मानकीकरण करने के प्रश्न पर भी विचार करना चाहिये ।

17. चूंकि अनुसन्धान सम्बन्धी कार्य लघु उद्योग एककों द्वारा नहीं किया जा सकता । अतः आल इण्डिया आटोमोबाइल एन्सिलरी इण्डस्ट्रीज एसोसियेशन को ही इस दिशा में पहल करनी चाहिये ।

18. सेण्ट्रल इंजीनियरिंग रिसर्च इन्स्टीट्यूट, दुर्गापुर, दी नेशनल रेस्ट हाऊस, अलीपुर आदि में सुलभ सुविधाओं का पूरा पूरा उपयोग करने के लिये उनमें और आटोमोबाइल एन्सिलरी उत्पादकों के बीच अधिकाधिक समन्वय स्थापित किया जाना चाहिये ।

19. उत्पाद, डिजाइन और इंजीनियरी जो एन्सिलरी उद्योगके विकास के लिये अनिवार्य है पिछले वर्षों में काफी उपेक्षित रहे है । इसका यथाशीघ्र यथोचित विकास करने की जरूरत है ।

20. एन्सिलरी उत्पादकों को वितरणतन्त्र गठित करने और सेवा सुविधाओं में और दक्षता लाने की सम्भावनाएं विकसित करनी चाहिये तथा प्रतिस्थापना बाजार में सहायक पुर्जों का नियमित सम्भरण सुनिश्चित करना चाहिये ।

21. यह अच्छा होगा यदि एन्सिलरी उत्पादक प्रत्येक पैकेट पर "वारण्टी" छापें क्योंकि इससे उपभोक्ताओं में उत्पाद की प्रामाणिकता (असलीयत) विषयक आस्था पैदा हो सकेगी ।

22. कुछ मामलों में आटोमोबाइल उत्पादकों और/या उनके डीलरों द्वारा लिये जाने वाले मूल्य तथा उन्हीं वस्तुओं के लिये एन्सिलरी उत्पादकों द्वारा लिये जाने वाले मूल्य में बहुत अधिक अन्तर है ।

23. आटोमोबाइल उत्पादकों को अपने द्वारा बेचे जाने वाले सहायक पुर्जों का मूल्य एन्सिलरी उत्पादकों द्वारा लिये जा रहे मूल्य के स्तर पर कम करना चाहिये ।

24. चूंकि एन्सिलरी उद्योग अब भली भांति स्थापित हो गया है अतः सरकार को इस बात का सुनिश्चित करना चाहिये कि जहां तक सम्भव हो भारतीय सड़कों पर चलने वाले प्राचीनतम मॉडलों के लिये प्रतिबन्धित आयात की ही अनुमति दी जाये ।

25. आल इण्डिया आटोमोबाइल एण्ड एन्सिलरी इण्डस्ट्रीज एसोसिएशन द्वारा 1970–71 तक 10 करोड़ रुपये का निर्धारित लक्ष्य प्राप्त करने के लिये दिये गये सुझावों पर उदारतापूर्वक विचार किया जाना चाहिये क्योंकि निर्यात से बहुमूल्य विदेशी मुद्रा अर्जित होने के साथ में पैमाने पर उत्पादन भी हो सकेगा तथा इससे उत्पादन आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद होगा और सहायक उपकरणों की कीमतों में भी कमी लाई जा सकेगी ।

26. निर्यात सम्वर्धन के प्रश्न पर ऐसी आशा है सरकार और आटोमोबाइल एन्सिलरी उद्योग के बीच प्रायः विचार विमर्श होता रहेगा ताकि निर्यात के मार्ग में आने वाली कठिनाईयों को देश और उद्योग के हित में शीघ्र पता लगाया जा सके ।

2. मई 1966 में प्रशुल्क आयोग को देश में बन रहे विभिन्न प्रकार की गाड़ियों का उचित विक्रय मूल्य निश्चित करने के लिए उनकी उत्पादन लागत की जांच करके इस सम्बन्ध में अपनी सिफारिशें रिपोर्ट पेश करने को कहा गया था। आयोग को प्रमुख आटोमोबाइल उत्पादकों के विक्रय मूल्य की जांच करने तथा कुछ बड़े बड़े एन्सिलरी (सहायक) उद्योगों के लागत ढांचों की जांच करने को कहा गया था। आयोग ने दो रिपोर्ट एक आटोमोबाइलस के उचित विक्रि मूल्य निर्धारित करने के बारे में तथा दूसरी आटोमोबाइल एन्सिलरीज के उचित विक्रय मूल्य के विषय में - प्रस्तुत की है। प्रशुल्क आयोग की आटोमोबाइलस के उचित विक्रय मूल्य निर्धारण सम्बन्धी रिपोर्ट पर सरकार का संकल्प 14 अक्टूबर, 1969 को जारी किया गया था। आयोग की सिफारिशो के आधार पर देश में बन रही तीनों प्रकार की यात्री कारों के विक्रय मूल्य सम्बन्धी अधिसूचना उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 18 (जी) के अधीन 21 सितम्बर, 1969 को जारी की गई थी। किन्तु सरकार द्वारा इस प्रकार निर्धारित किमतों को कार उत्पादकों ने उच्चतम न्यायालय में एक याचिका दायर करके चुनौती दी। उच्चतम न्यायालय ने सम्बन्धित पक्षों को सुनने के बाद देश में बन रही तीनों प्रकार की कारों के उचित बिक्रि मूल्य की सिफारिश करने तथा इस सम्बन्ध में अदालत के विचारार्थ अपनी रिपोर्ट देने के लिए कार मूल्य जांच आयोग नाम के स्वतन्त्र आयोग के गठन की सिफारिश की। कार मूल्य जांच आयोग की रिपोर्ट मार्च, 1971 में पेश की गई और उच्चतम न्यायालय द्वारा इस पर विचार भी किया गया। न्यायालय ने सम्बन्धित पक्षों को सुनने के पश्चात 24 नवम्बर, 1971 को अपना निर्णय देकर उन सिद्धान्तों का निरुपण किया जिनके आधार पर भविष्य में सरकार द्वारा तीनों प्रकार की यात्री कारों के बिक्रि मूल्य का निर्धारण किया जाएगा तथा सरकार द्वारा अधिसूचित किया जायेगा। तदनुसार तीनों प्रकार की कारों का विक्रय मूल्य आयोग द्वारा निर्धारित सिद्धान्तों के आधार पर पुनः तय किया गया और संशोधित विक्रय मूल्य की अधिसूचना 24 जनवरी, 1972 को जारी की गई।

3. प्रशुल्क आयोग द्वारा कुछ सहायक उदयोगों की उत्पादन लागत की जांच कराने का सरकार का मुख्य उद्देश्य इस बात का सुनिश्चित करना था कि क्या आटोमोबाइल उत्पादकों की इस शिकायत में कोई सच्चाई है कि एन्सिलरी उत्पादकों द्वारा मौलिक उपकरणों के उत्पादकों से अधिक दाम लिये जा रहे हैं। इस आधारित बात पर आयोग का विचार है कि कुछ अपवादों के अलावा आटोमोबाइल एन्सिलरी उत्पादकों द्वारा लिया जा रहा ओ० ई० मूल्य अनुचित नहीं कहा जा सकता। इसे तथा वर्तमान रिपोर्ट में आयोग द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों को सरकार ने आटोमोबाइल का उचित विक्रय मूल्य निर्धारित करने सम्बन्धी आयोग की रिपोर्ट में ध्यान में रखा है कि इस तथ्य को तथा बाद की परिस्थितियों का जिनमें उच्चतम न्यायालय के निर्णय में उल्लिखित सिद्धान्तों के अनुसार यात्रा कारो का विक्रय मूल्य फिर से निर्धारित करना पड़ा है को दृष्टिगत करते हुए सरकार ने प्रशुल्क आयोग द्वारा आटोमोबाइज एन्सिलरीज के उचित विक्रय मूल्य सम्बन्धी अपनी रिपोर्ट में की गई विभिन्न सिफारिशों पर फिलहाल कोई भी कारवाई न करने का निश्चय किया है।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि संकल्प की एक प्रति भारत के राजपत्र में प्रकाशित की जाये तथा उसकी प्रतियां सम्बन्धित लोगों को भेज दी जायें।

एस० एम० घोष,
संयुक्त सचिव।

PRINTED BY THE GENERAL MANAGER, GOVERNMENT OF INDIA PRESS, MINTO ROAD, NEW DELHI AND PUBLISHED BY THE MANAGER OF PUBLICATIONS, DELHI, 1972